

LE CONVOYAGE

Par Emmanuelle Martin Hubert David.

Introduction :

Avec le développement des activités de plaisance, les plaisanciers ne sont plus de véritables navigateurs capables de faire de longues traversées (heureusement pour les secours en mer). C'est pourquoi, les plaisanciers qui désirent passer leurs vacances en famille sur le pont de leur navire dans des eaux chaudes et lointaines, font appel au service de marins professionnels. C'est dans ce contexte que se sont développées les sociétés de convoyage et que l'administration a été amené à prendre des mesures pour réglementer cette activité lucrative. Le secrétariat d'Etat à la Mer a donc élaboré une circulaire, en date du 20 janvier 1993, qui constitue la première législation en la matière. La circulaire définit, alors, le convoyage comme l'opération: qui consiste à conduire, moyennant rétribution, un navire entre deux ports ou deux sites, par voie maritime sans transporter à titre onéreux de passagers ou de marchandise". Aujourd'hui, on constate que les convoyeurs se regroupent sous la forme de sociétés et que les convoyeurs indépendants tendent à disparaître. On peut donc voir que le convoyage est une activité à but lucratif, ce qui la différencie de la plaisance classique, caractérisée par son aspect non lucratif. Malgré tout, le convoyage est une activité modeste et nouvelle qui suscite très peu de contentieux. A coté des particuliers, certains professionnels ont recours au convoyage: les chantiers navals, qui assurent la livraison des unités aux clients éloignés et les sociétés de location, pour rapatrier les navires dans un port donné. Les navires convoyés sont, plus généralement, des voiliers dont la taille excède 12 mètres, mais les autres navires peuvent aussi faire l'objet d'un convoyage. A l'image du droit de la plaisance dont il relève, le contrat convoyage met en uvre des règles de droit issues, aussi bien, du droit terrestre que du droit maritime. La combinaison de ces règles permettra de dégager les conditions nécessaires à la formation du contrat de convoyage ainsi que les régimes de responsabilité en matière de convoyage.

I. Le contrat de convoyage et les obligations en découlant

Le convoyage, après avoir longtemps échappé aux rigueurs du droit des contrats, exige désormais des conditions de forme pour être opposable aux parties. La circulaire du 20 janvier 1993, qui a été la première législation mise en place en matière de convoyage, est venu apporter un grand nombre de précisions sur la forme du contrat et sur son contenu. Le convoyage relève, en effet, d'une véritable convention de droit privé et implique donc la présence de parties à cette convention ainsi que certaines obligations. Pour examiner ce contrat particulier, il sera nécessaire de présenter les différents intervenants et de procéder à une qualification juridique de ce contrat particulier. Le contrat, une fois rédigé, entraînera alors un certain nombre d'obligations particulières pesant sur les parties qui auront des incidences lorsqu'il sera nécessaire de déterminer la responsabilité d'un quelconque intervenant.

A. Le contrat de convoyage

En matière de contrat, il est d'abord nécessaire de faire une énumération des parties en présence ainsi que des tiers qui vont participer à l'exécution de ce contrat. S'agissant d'un contrat particulier, il faudra ensuite qualifier ce contrat

Les parties et l'équipage

a) Les parties

Selon la circulaire ministérielle de 20 janvier 1993, le contrat de convoyage lie un convoyeur à un propriétaire, affrèteur ou locataire de navire. Le propriétaire peut être une personne physique ou une personne morale. En cas d'affrètement ou de location du navire convoyé, la personne qui détient la gestion du navire devra alors justifier de la jouissance du navire. Quant au convoyeur, il s'agit d'une personne morale ou physique distincte du propriétaire ou du locataire du navire, dont la mission est d'exercer le convoyage du navire pour son propre compte et en contrepartie d'une rémunération. Celui-ci doit être inscrit au registre du commerce ou des sociétés. Ainsi, le convoyage effectué par un tiers sans rémunération sera donc exclu du convoyage et répondra

alors plutôt du service d'ami. La circulaire précise également que le convoyeur a la qualité d'armateur au sens du Code du travail maritime, cela aura d'ailleurs des conséquences sur le régime d'emploi de l'équipage.

a) L'équipage

Bien qu'en pratique, le convoyeur puisse effectuer lui-même le convoyage, la mission de convoyage est très souvent confiée à des professionnels. De plus, on verra que la législation impose un certain effectif à bord des navires, d'où la présence de plusieurs équipiers.

(1) L'engagement de l'équipage

Le convoyeur, qui est le plus souvent une société, fait appel à un équipage pour procéder au convoyage, c'est à dire à l'expédition maritime du navire convoyé. En sa qualité d'armateur, le convoyeur doit conclure un contrat d'engagement maritime avec chaque membre de l'équipage et ce, même si le convoyeur participe à l'expédition maritime en tant que chef de bord. Le contrat d'engagement pourra prendre trois formes différentes en matière de durée; l'engagement sera au voyage, à durée indéterminée ou à durée déterminée. L'engagement à durée indéterminée est rarement appliqué dans le secteur du convoyage en raison de son caractère discontinu. L'engagement au voyage semble répondre aux impératifs du convoyage, car la durée du contrat de travail suit la durée du voyage mais cela a aussi comme inconvénient de rendre imprévisible la rémunération de l'équipier. Finalement, c'est le contrat d'engagement à durée déterminée qui est préféré par les convoyeurs, car la rémunération est fixée à l'avance; la durée de l'engagement est souvent prévue pour être plus longue que la durée du voyage estimée. Quant à la forme, la circulaire du 20 janvier 1993 impose que le contrat d'engagement soit passé par écrit. Le convoyeur doit ouvrir un rôle d'équipage par navire convoyé ou par flottille (rôle collectif) auquel sera annexé les différents contrats d'engagements conclus. Le rôle d'équipage permet de cotiser au régime de l'E.N.I.M. et assure ainsi aux marins une véritable couverture sociale. Ce rôle d'équipage pourra donner lieu à un contrôle de la part de du quartier d'armement dans lequel le rôle a été ouvert. Le rôle d'équipage a alors les mêmes caractéristiques que le rôle d'équipage en matière de commerce maritime. D'autre part, la circulaire du 20 janvier 1993 précise que le convoyeur doit assumer toutes les obligations imposées aux armateurs tel que le paiement des soins, le rapatriement du marin blessé, le paiement des cotisations sociales.

(1) Conditions d'emploi

La circulaire du 20 janvier 1993 pose un certain nombre d'obligations quant à l'équipage. Effectifs: Il s'agit d'abord de l'effectif minimum requis à bord des navires convoyés, celui-ci dépend de la durée du voyage et prend en compte la présence à bord d'un pilote automatique.

Convoyage d'une durée inférieure à 12 heures 1 chef de bord

Navigation entre 12 et 24 heures sans pilote automatique 1 chef de bord et 1 équipier

Navigation entre 12 et 24 heures avec pilote automatique 1 chef de bord

Navigation excédant 24 heures sans pilote automatique 1 chef de bord et 2 équipiers

Navigation excédant 24 heures avec pilote automatique 1 chef de bord et 1 équipier

Nationalité: La circulaire a également rappelé un principe déjà consacré dans le code du travail maritime en matière de marine marchande. Ainsi, la circulaire prévoit que les emplois du pont et de machine doivent être occupés par des marins français, des ressortissants communautaires ou des ressortissants d'un Etat avec lequel la France aurait conclu un accord de réciprocité. Les postes de chef de bord et de second capitaine restent quant à eux réservés aux français. Brevets exigés pour le convoyage des navires à moteur: Pour renforcer la sécurité à bord des navires convoyés, la circulaire a imposé des qualifications professionnelles notamment concernant le chef du bord. A bord des navires à voile convoyés, le chef du bord doit être titulaire du brevet de patron à la plaisance voile prévu par le décret du 27 juin 1990. A bord des navires à moteur, la circulaire renvoie au décret du 27 mars 1985 qui fixe les brevets nécessaires en matière de marine marchande. Les brevets exigés varient ainsi en fonction du tonnage du navire.

Navire d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux certificat de capacité

Navire d'une jauge brute inférieure à 1600 tonneaux et armé au cabotage brevet de capitaine côtier

Navire d'une jauge brute supérieure à 1600 tonneaux capitaine de 1ère ou 2ème classe

Les équipiers doivent posséder un titre de formation professionnelle maritime prévu par l'arrêté du 24 juillet 1991. Bien que cette réglementation ait pour but d'augmenter la sécurité à bord des navires, elle est détournée au profit de marins clandestins moins onéreux que des marins professionnels brevetés. Catégories de classement à l'E.N.I.M.: La circulaire prévoit 20 catégories de classement des marins, ces catégories varient en fonction du type de navigation pratiquée et des compétences des marins. Ces catégories déterminent les salaires forfaitaires et les assiettes des cotisations de l'E.N.I.M. Ces précisions étant données quant aux intervenants au convoyage, il faut maintenant déterminer la nature juridique de ce contrat

La qualification du contrat de convoyage

La circulaire de 1993 s'est chargée elle-même de qualifier le contrat de convoyage mais la qualification proposée mérite certaines précisions et nécessite de procéder par analogie avec le convoyage routier pour obtenir une qualification plus appropriée.

a) La qualification proposée et les autres qualifications possibles

Dans son titre I, la circulaire du 20 janvier 1993 précise que le contrat de convoyage est un contrat d'entreprise qui relève de la catégorie des contrats de louage d'industrie. Ces types de contrats relèvent des articles 1779 et suivants de Code Civil. La jurisprudence, dans un arrêt de la Cour de Cassation du 19 février 1968, a précisé que le "contrat d'entreprise est la convention par laquelle une personne charge un entrepreneur d'exécuter, en toute indépendance, un ouvrage ". Pour le convoyeur, l'ouvrage consiste à déplacer le navire d'un port à un autre et celui-ci est totalement indépendant de son client dans l'accomplissement de sa mission. Cette définition s'applique correctement au convoyage mais encore faut-il rechercher une classification plus précise du contrat de convoyage ; en effet, la circulaire s'est contentée de ranger le convoyage dans une catégorie très vaste. La qualification de mandat semble intéressante car le convoyeur agit pour le compte de son client lorsqu'il déplace le navire mais encore faut-il constater que le convoyeur agit pour son propre compte et que les contrats qu'il conclut (contrats d'engagements) n'engagent pas le client. La circulaire de 1993 est, d'ailleurs, venu préciser que le convoyeur n'a pas la qualité de mandataire car il agit en son propre nom vis-à-vis des tiers. On pourrait se demander si le convoyage ne constitue pas un contrat de prêt à usage puisque le navire est remis au convoyeur qui doit le restituer après l'usage, c'est à dire le convoyage. Cependant cette qualification est inefficace car le contrat de prêt suppose aucune forme de rémunération pour le prêteur alors qu'en matière de convoyage, c'est le convoyeur qui est rémunéré. On pourrait également se demander si le convoyeur n'est pas l'employé du propriétaire, l'affrètement ou le locataire du navire.

Le convoyeur serait alors placé sous la subordination de son client par l'intermédiaire d'un contrat d'engagement maritime c'est à dire dans la situation des équipiers vis-à-vis du convoyeur. Cette qualification est inadéquate car le convoyage se caractérise par l'indépendance du convoyeur à l'égard de son client.

a) La solution proposée

Après avoir rejeté certaines qualifications, il convient de ne pas s'en tenir à la qualification offerte par la circulaire du 20 janvier 1993 et il est nécessaire de rechercher une sous-catégorie dans laquelle pourrait être incorporé le convoyage. C'est pourquoi, il semble, nécessaire de procéder par analogie avec le contrat de transport maritime. Selon la loi du 18 juin 1966, celui-ci consiste au déplacement de marchandises d'un port à un autre moyennant une rémunération pour le transporteur. Cette qualification ne poserait aucune difficulté si le navire convoyé, objet du transport, n'était transporté par lui-même. En effet, le navire transporté entre deux ports, par le moyen d'un autre navire, peut tout à fait constituer la marchandise dans un contrat de transport maritime. Mais avant de s'interroger sur ce point, il faut d'abord examiner si le convoyage remplit les conditions posées en matière de contrat de transport maritime; dans ce dernier contrat, le déplacement doit constituer l'objet principal de la prestation et s'effectuer sous l'entière maîtrise du transporteur. En ramenant ces deux critères au convoyage, on peut, tout d'abord, constater que le déplacement d'un navire d'un port à un autre constitue bien l'objet principal du convoyage. Le contrat de convoyage stipule, en effet, que le navire convoyé sera acheminé de tel port à tel autre. Dans un second temps, la circulaire de 1993 venu préciser que le convoyeur est celui qui conduit un navire sous sa responsabilité. Cela signifie, au sens du critère mentionné au-dessus, que le convoyeur effectue le déplacement du navire sous son entière maîtrise. Il semble donc que le convoyage répond aux critères exigés en matière de contrat de transport maritime mais encore faut-il résoudre la question du mode de transport évoquée plus haut. Pour confirmer la qualification de contrat de transport, il faut raisonner par analogie et assimiler le convoyage maritime au convoyage routier. Cette démarche est nécessaire car la jurisprudence a eu l'occasion de se prononcer sur la question des marchandises dites automotrices. Un arrêt de la Cour de Cassation du 30 novembre 1982 précise que la qualification de contrat de transport peu être retenue lorsque ce contrat porte sur une marchandise automotrice. La même solution peut être reprise en matière de convoyage maritime car le navire, qui constitue la marchandise, est acheminé par lui-même. On peut donc conclure que le contrat de convoyage correspond à la qualification de contrat de transport maritime car il répond aux critères de ce type de contrat et car, ensuite, la qualité de marchandise est compatible avec la qualité de navire convoyé. Cette qualification est importante car on en déduit un régime spécifique de limitation de responsabilité comme on le verra plus loin. Une fois effectuée cette présentation du contrat de convoyage et de ses composantes, il faut s'intéresser aux obligations respectives des parties pour déterminer les devoirs et les responsabilités de chacun. Il faudra rechercher si, en plus des obligations contractuelles traditionnelles, il existe d'autres obligations propres au convoyage des navires de plaisance.

A. Les obligations découlant du contrat de convoyage

S'agissant d'un contrat synallagmatique, le convoyage va mettre un certain nombre d'obligations à la charge des parties; qu'il s'agisse du paiement de la prestation du convoyeur ou de la remise du navire après le convoyage, ces obligations sont traditionnelles lorsque l'on se situe dans le cadre d'un contrat d'entreprise. Cependant, étant donné que le convoyage s'effectue sur le navire convoyé, cela va avoir des incidences sur la sécurité et il faudra alors procéder à la vérification du navire convoyé. On va donc, tout d'abord, s'attacher aux obligations traditionnelles qui pèsent sur les parties pour, ensuite, s'intéresser au problème de la vérification du navire.

Les obligations des parties

a) Le convoyeur

Celui-ci a certaines obligations relatives à l'acheminement du navire et l'utilisation d'un équipage, mais il faut aussi déterminer la nature de son obligation pour régler les questions de responsabilité. La circulaire de 1993 précise bien que le contrat de convoyage doit mentionner les ports de départ et d'arrivée. Cela implique que le convoyeur est tenu, par le contrat, d'acheminer le navire entre ces deux ports, encore faut-il que ces ports aient été désignés de façon correcte dans le contrat. Bien sûr, le convoyeur qui accosterait dans un port différent, que celui prévu dans le contrat, pour des raisons météorologiques, pourrait toujours tenter d'invoquer la force majeure, l'appréciation des juges se faisant au cas par cas en fonction des trois caractéristiques de la force majeure (extériorité, imprévisibilité, irrésistibilité). Le contrat doit, par ailleurs, mentionner la date du départ mais, s'agissant d'une expédition maritime, le convoyeur ne peut se voir imposer aucune date d'arrivée, durée et itinéraire à suivre. En effet, le marin sait quand il part mais il ne sait pas quand il rentre. Le convoyeur et, notamment le chef de bord, sont les seuls maîtres à bord pour diriger le navire en fonction des conditions météorologiques et il serait même dangereux de leur imposer un quelconque itinéraire. Cependant les contrats de convoyage font parfois référence à une date d'arrivée mais celle-ci n'est qu'indicative et ne pourra donner lieu à aucune poursuite à l'encontre du convoyeur. D'autre part, le convoyeur a certaines obligations quant à l'équipage; il doit ouvrir un rôle d'équipage, comme on l'a vu précédemment, et il doit indiquer au propriétaire le nombre des marins prévus pour effectuer le convoyage ainsi que le nom du chef de bord. L'ouverture du rôle d'équipage est primordial car elle permet l'affiliation des marins à l'E.N.I.M.. L'obligation d'information du client sur l'effectif est sans réelle importance car on verra que c'est le convoyeur qui est responsable de l'équipage. De plus, en tant qu'armateur, le convoyeur assume toutes les obligations armatoriales telles que le rapatriement et l'obligation de soins. L'autre point important à soulever est celui relatif à la nature de l'obligation pesant sur le convoyeur car cela permettra de savoir sur qui repose la charge de la preuve en cas de mise en jeu de responsabilité contractuelle du convoyeur; s'agit-il d'une obligation de moyens ou d'une obligation de résultat. En présence d'une obligation de moyens ce serait au propriétaire de prouver que le convoyeur n'a pas accompli ses obligations alors que s'il s'agissait d'une obligation de résultat, le convoyeur devrait prouver son absence de faute dans l'exécution de ses obligations. Traditionnellement, l'obligation de résultat est caractérisée par l'initiative laissée au débiteur de la prestation dans l'accomplissement de ses obligations. En matière de convoyage, on a vu que le convoyeur dispose d'une véritable autonomie vis-à-vis de son client et qu'il effectue la phase maritime du convoyage sans aucun contrôle de ce dernier. Cela va donc dans le sens de l'obligation de résultat. Il en serait autrement si le propriétaire avait conservé sa maîtrise du navire car la jurisprudence estime, alors, qu'il s'agit d'une obligation de moyens lorsque le créancier de la prestation a conservé un rôle actif. Cependant l'obligation de résultat suppose que la prestation ne supporte aucun aléa dans son exécution; ce critère est, sans aucun doute, incompatible avec l'idée d'expédition maritime. Et ne permet de retenir la qualification d'obligation de résultat. De plus, ces différents critères de classification sont très vagues et ne permettent pas une qualification exempte de doutes. C'est pourquoi, il semble préférable de procéder par analogie avec un autre type de contrat, il s'agit du contrat de transport. On a d'ailleurs, déjà, qualifié le contrat de convoyage et on a conclu qu'il pouvait être qualifié de contrat de transport. En effet, le contrat de transport est généralement rangé dans la catégorie des obligations de résultat et, en se référant à ce contrat, on évite l'incertitude juridique que constitue l'interprétation du juge. On peut donc, raisonnablement, retenir que le convoyeur est débiteur d'une obligation de résultat à l'égard de son créancier, le propriétaire du navire. Après avoir examiné ces obligations qui sont liées à la phase maritime du convoyage, il faut présenter les obligations du propriétaire du navire qui est resté à terre.

a) Le propriétaire

Qu'il s'agisse du propriétaire, d'un locataire ou d'un affrèteur, les obligations sont les mêmes et c'est pourquoi on évoquera que le propriétaire. En tant que client du convoyeur, le propriétaire doit rémunérer la prestation fournie par le convoyeur. Cette rémunération est fixée par le convoyeur, elle couvre la rémunération de l'équipage, les diverses assurances et les frais engagés par le convoyage. Il s'agit d'un prix forfaitaire ou par poste. En pratique,

ce prix est versé par acompte avant le départ et le solde est réglé après l'arrivée. Outre cette obligation de paiement du prix, le propriétaire doit remettre avant le départ et il doit reprendre le navire après l'arrivée. On verra que l'obligation de remise du navire aura des répercussions en matière de responsabilité, car dans quel état doit être remis le navire. De plus, bien que la circulaire du 20 janvier 1993 ne l'ait pas imposé, le propriétaire peut souscrire une assurance pour le navire. Les obligations du propriétaire sont peu nombreuses et ne posent pas de difficultés particulières; il faut, cependant, s'interroger sur les conditions de la remise du navire au convoyeur avant le départ.

La vérification du navire avant le départ

Avant le départ, le propriétaire a l'obligation de remettre le navire au convoyeur mais la circulaire de 1993 n'impose aucune visite quant à l'état du navire. La circulaire rappelle que tout navire convoyé doit répondre aux exigences de sécurité imposées par les commissions de sécurité compétentes. Bien sûr, les vérifications imposées par l'administration sont rigoureuses et garantissent l'état technique du navire. En effet, les navires sont accompagnés de documents qui attestent de leur état de navigabilité tel que le permis de navigation et les attestations de visites annuelles pour les navires à usage collectif. Cependant, le convoyeur va engager sa responsabilité lors de l'expédition maritime et il pourra donc être amené à demander une visite de partance afin de connaître l'état du navire qu'il va prendre en charge. Cette visite prendra le plus souvent la forme d'une expertise qui aura force probante dans un éventuel litige. A cette occasion, le convoyeur sera amené à demander au propriétaire la remise de tous les documents attestant de l'état technique du navire. Alors que le convoyeur assume la responsabilité du convoyage, le contrat de convoyage peut contenir une clause pour engager la responsabilité du propriétaire du navire qui n'est pas en état de navigabilité satisfaisant. Le navire doit donc être remis au convoyeur en parfait état de navigabilité avant le départ mais lors de l'expédition maritime, le convoyeur assume la responsabilité de l'état du navire. En cas d'abordage, le convoyeur pourra voir sa responsabilité engagée car sa qualité d'armateur lui fait supporter une obligation d'entretien du navire; le convoyeur pourra toujours essayer de se retourner contre le propriétaire s'il établit que ce dernier n'a pas remis un navire en état de navigabilité. De tout cela, il ressort que le convoyeur doit procéder à véritable examen du navire qui lui est remis et c'est pourquoi il est souvent fait appel à l'expertise. On pourrait comparer cette obligation à la recherche des vices cachés. En qualité de professionnel de la navigation maritime, le convoyeur doit donc être vigilant pour ne pas être déclaré responsable pour les négligences de son client. Après la conclusion du contrat de convoyage, le navire est prêt à prendre la mer mais la traversée qui commence pourra poser certains problèmes et c'est alors que devront être réglées différentes questions relatives à la responsabilité.

I. LA RESPONSABILITE ISSUE DU CONTRAT DE CONVOYAGE

Le contrat de convoyage, comme tous les contrats relevant de la plaisance, fait appel à la fois à des règles issues du droit terrestre(A), et à des règles propres au droit maritime(B).

A. LES REGLES TIREES DU DROIT TERRESTRE

Certaines règles de droit commun sont utilisées en matière de convoyage. Classiquement, on peut les classer en deux catégories : la responsabilité civile et la responsabilité pénale.

Règles de responsabilité civile

a) Responsabilité contractuelle

Comme toute convention, le contrat de convoyage est fréquemment source de litiges et la responsabilité contractuelle du convoyeur est souvent recherchée.

Ainsi qu'il a été relevé dans la première partie, le contrat de convoyage met à la charge du convoyeur une obligation de résultat. On lui appliquera donc l'article 1147 du Code Civil.

Le seul fait qu'il ne parvienne pas au résultat qu'il s'est engagé à fournir laisse alors présumer sa faute : la charge de la preuve pèsera donc sur lui, mais il pourra toujours s'exonérer en prouvant qu'il s'est heurté à une exécution impossible. Cette exonération de responsabilité peut être conséquente à un cas de force majeure, ainsi que l'énonce l'article 1148 du Code Civil : elle doit présenter un caractère d'extériorité, d'imprévisibilité et d'irrésistibilité.

En matière de convoyage, les caractères de la force majeure vont être très difficiles à rapporter. En effet, que ce soit le vice propre du navire (qui n'est pas extérieur), un problème météorologique ou géographique (ni

imprévisibles, ni irrésistibles), il semble que sauf cas exceptionnels, seuls la faute de la victime et le fait d'un tiers pourront remplir ces trois critères et entraîner l'exonération du convoyeur.

Il faudra donc que le convoyeur rapporte que le propriétaire a concouru, partiellement ou totalement, à la réalisation du dommage. En l'espèce, un vice caché du navire peut remplir ces conditions, mais probablement pas un mauvais état du navire, que le convoyeur professionnel a l'obligation de vérifier avant de prendre la mer.

Le fait d'un tiers, quant à lui, ne sera exonératoire que s'il est la cause du dommage. En matière de convoyage, on peut envisager la faute exclusive d'un autre navire ayant occasionné directement (abordage) ou indirectement des dégâts au navire de plaisance, ou encore un acte de piraterie.

Une autre hypothèse est également à étudier, même si en l'absence de jurisprudence elle reste théorique: le cas où le contrat de convoyage serait assimilé à un contrat de transport.

En effet, le régime du contrat de transport est réglementé très précisément par la loi du 18 juin 1966 (art. 27), qui institue en matière de responsabilité du transporteur une présomption de responsabilité, et énumère limitativement les causes d'exonération de ce dernier soit :

- L'innavigabilité du navire .
- Les fautes nautiques du capitaine, pilote ou autres préposés du transporteur.
- un incendie.
- des faits constituant un évènement non imputable au transporteur.
- un vice propre de la marchandise, ou des freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination .
- des vices cachés du navire échappant à un examen vigilant .
- un acte ou une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.
- On voit bien que, les causes d'exonération de responsabilité étant beaucoup plus nombreuses en matière de contrat de transport que dans la responsabilité contractuelle de droit commun, il est plus avantageux pour le convoyeur d'essayer de faire qualifier le contrat de convoyage de contrat de transport.
- Mais nombreuses sont également les occasions pour le convoyeur de voir sa responsabilité extra contractuelle engagée lors du convoyage.

a) Responsabilité extra contractuelle

Le navire convoyé peut en effet causer des dommages à un tiers. Les articles 1382 et suivants du code Civil sont donc applicables aux protagonistes de l'opération de convoyage, mais dans ce cas précis on s'intéressera tout particulièrement à l'identité de la personne responsable.

Il faut distinguer les cas de dommages fautifs et non fautifs: on traitera d'abord des dommages fautifs.

En effet, la faute est généralement le fait du chef de bord, qui a la maîtrise technique du navire. Mais en l'espèce, les conditions d'application du régime de responsabilité du commettant sont remplies:

-il existe bien un rapport d'autorité entre la société de convoyage et le skipper.

-De plus, le skipper est bien préposé permanent de la société de convoyage (à qui il est lié par un contrat de travail ou de mandat). Si aucun contrat ne le lie au propriétaire, il sera cependant déclaré son préposé occasionnel.

-La faute commise pendant le convoyage l'est enfin "dans les fonctions" du convoyeur.

-Enfin, la responsabilité personnelle du skipper sera engagée en raison de sa faute.

Nous nous trouvons donc bien dans le cadre d'application de l'article 1384 al.5, qui crée une présomption irréfragable de faute du commettant, dont la responsabilité est une véritable garantie. Ainsi, dans le cadre d'un convoyage réalisé individuellement par un skipper non rattaché à une société de convoyage, le skipper, préposé, et le propriétaire, commettant, verront tous deux leur responsabilité quasi-délictuelle engagée.

Les choses sont un peu différentes en cas de dommage non fautif:

<

">Lorsqu'aucune faute n'est commise, la responsabilité du skipper ne sera pas engagée, le convoyeur étant réputé être demeuré le gardien du navire durant tout le convoyage .

Ainsi, si le propriétaire a fait appel à une société de convoyage, c'est cette dernière qui se verra assigner en responsabilité délictuelle (du fait personnel et non du fait d'autrui) en cas de problèmes.

La seule possibilité d'exonération pour le commettant est de prouver que son préposé, "agissant sans autorisation, à des fins étrangères à ses attributions, s'est placé hors des fonctions auxquelles il était employé". Mais cette preuve de l'abus de fonctions semble très difficile à rapporter en matière de convoyage, où la route et les obligations du skipper ne sont pas précisément définies.

Responsabilité pénale

Des délits pouvant avoir été commis au cours du convoiage, la responsabilité pénale des différents protagonistes peut être engagée. On commencera tout d'abord par définir quelles sont les personnes pénalement condamnables, puis on s'intéressera aux infractions du Nouveau code Pénal (N.C.P.) applicables au convoiage.

a) Les intervenants au convoiage pénalement sanctionnables

Le capitaine (ici le skipper) est traditionnellement le principal infracteur pénalement sanctionné en matière maritime. Sa responsabilité sera donc toujours recherchée, quelle que soit l'infraction commise.

Mais depuis la réforme pénale de 1992, une innovation de taille a été réalisée : la responsabilité pénale de la personne morale, sorte de responsabilité pénale du fait du préposé. Cette responsabilité a été créée par l'article 122-1 du N.C.P., qui érige en principe la responsabilité pénale de toute personne morale, à l'exception de l'Etat et des collectivités territoriales, que l'infraction soit matérielle ou intentionnelle. Cette responsabilité pénale est spéciale : seules peuvent être poursuivies certaines infractions expressément prévues par la loi ou le règlement.

Le convoyeur pourra donc être poursuivi :

- pour une simple infraction (ancienne contravention de cinquième classe).
- pour un homicide involontaire (art.221-7 N.C.P.).
- Pour une incapacité de travail (art.222-21 N.C.P.).
- Pour une mise en danger d'autrui (art.223-2 N.C.P.).

Après avoir contrôlé qu'il s'agit bien d'une personne morale (c'est-à-dire pas un groupement dénué de personnalité morale, soit une société en participation ou une société créée de fait.) et d'une infraction visée par le législateur, les juges devront relever que l'infraction a bien été réalisée pour le compte du convoyeur par ses organes ou ses représentants.

Mais le convoyeur ne pourra pas voir sa responsabilité engagée quand l'infraction aura été commise par le convoyeur dans son intérêt personnel. Cependant, on voit mal dans quels cas le skipper pourrait commettre une infraction dans son intérêt personnel (à moins d'un détournement du navire convoyé), et, comme dans la responsabilité civile du fait d'autrui, le convoyeur sera presque toujours responsable.

Les peines encourues dans ce cas par l'armateur seront soit celles de l'article 131-38 du N.C.P., qui quintuple l'amende infligée aux personnes physiques, soit une interdiction définitive ou pour cinq ans au plus d'exercer directement une ou plusieurs activités sociales ou professionnelles (art. 131-39 2 N.C.P.).

Mais cette dernière peine reste très théorique car il semble peu probable que le ministère public décide de condamner à mort certaines entreprises nationales.

a) Les infractions du N.C.P. adaptables au convoiage

On peut tout d'abord signaler les atteintes à la vie ou à l'intégrité de la personne humaine. Ces infractions, prévues au départ pour sanctionner les manquements au code de la route, sont applicables à la matière du Droit Pénal Maritime. C'est généralement la loi du 7 juillet 1983 et les obligations qu'elle énonce en matière de sécurité du navire qui serviront de base à ces inculpations.

Les atteintes involontaires à la vie sont prévues et réprimées par l'article 221-6 du N.C.P., qui correspond à l'article 319 de l'ancien Code Pénal avec une aggravation des peines en cas de manquement délibéré à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements

Les sanctions pénales en cas de manquement à une obligation de sécurité étaient déjà utilisées en matière maritime dans l'ancien code pénal. Ainsi, le propriétaire qui avait fait prendre la mer à un bâtiment impropre à la navigation avait-il été jugé passible des peines prévues par l'article 319 du Code Pénal en cas de sinistre suivi de mort.

La faute, en matière maritime, étant caractérisée par le manquement à une obligation de sécurité imposée par la loi ou les règlements, et le dommage (décès ou incapacité de travail) étant constaté, il faut ensuite établir un lien de causalité entre les deux.

Une application traditionnelle de la définition du lien de causalité permet de décider que l'auteur de l'infraction n'est pas celui qui a matériellement occasionné le dommage, mais celui dont la faute originaire en a permis la réalisation. On pense ici à la faute personnelle du commettant, qui permet ou facilite la réalisation immédiate du dommage par l'intermédiaire de son préposé, notamment par un non-respect des règles de sécurité. Ainsi, en matière de sécurité aérienne, a été condamné le directeur d'une compagnie aérienne qui laissait ses pilotes effectuer des vols en surcharge.

Intéressons-nous maintenant aux risques causés à autrui :

Cette infraction constitue certainement l'une des innovations majeures du Nouveau Code Pénal.

L'article 223-1 sanctionne de peines délictuelles "le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation

manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement".

La prise de risque est donc punie en elle-même, en l'absence de toute réalisation effective de dommage. Il s'agit donc d'une innovation législative puisque jusqu'ici les manquements à une obligation réglementaire de sécurité n'entraînant pas un dommage ne pouvaient constituer que des contraventions .

Encore une fois, cette infraction a été créée pour réprimer les comportements dangereux en matière de sécurité routière et de sécurité du travail. Mais la loi ne comportant aucune restriction quant à son domaine d'application, toute activité dont la réglementation prévoit des obligations particulières de sécurité pourrait donc être concernée par l'article 223-1 du N.C.P. C'est ainsi qu'il doit normalement s'appliquer au domaine maritime .Jusqu'à présent, aucune jurisprudence ne semble le confirmer, mais un arrêt rendu en matière aérienne vient nous conforter dans cette opinion.

L'article 223-1 ne sanctionne que les risques d'une grande gravité; ceux qui peuvent mettre une personne en danger de mort ou de blessures de nature à entraîner une infirmité permanente.

Le coupable doit avoir violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou les règlements.

Mais toute la difficulté consiste à déterminer si, oui ou non, le risque causé à autrui était assez grave pour entraîner l'inculpation de l'infracteur. Cette appréciation relevant du pouvoir des juges du fond, des critères seront déterminés sans qu'il soit possible de trouver un courant jurisprudentiel marqué sur ce point .Néanmoins les tribunaux semblent apprécier l'élément matériel du délit avec pondération, prouvant ainsi que les craintes d'une dérive exprimées par les parlementaires étaient sans fondement.

A. REGLES PARTICULIERES AU DROIT MARITIME

Le convoiement maritime, comme son nom l'indique, met également en œuvre des mécanismes de responsabilité propres au droit maritime, et on étudiera tout d'abord le particularisme des règles d'engagement de responsabilité (1), et les règles de réparations spécifiques(2).

Particularisme des règles d'engagement de responsabilité

a) l'abordage

L'abordage est l'objet d'une réglementation particulière de la responsabilité de l'armateur. Bien que beaucoup plus rares qu'auparavant, ils restent cependant la principale cause de Responsabilité Civile Délictuelle en matière maritime.

L'abordage est défini par la loi n 545 du 7 juillet 1967 (reprenant dans la plupart de ses dispositions la Constitution de Bruxelles du 23 septembre 1916) qui s'applique à l'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure . Il semble donc que tous les bâtiments, quelle que soit leur taille, leur qualité ou leur appartenance, entrent dans cette définition. Le navire de plaisance convoié sera donc concerné par ces règles.

La loi de 1969 distingue l'abordage fortuit ou fautif à la charge de la victime.

Quant à l'abordage fautif, il convient de distinguer entre la faute exclusive de l'un des navires et la faute commune des navires.

En cas de faute exclusive, c'est la règle de 1382 du Code Civil qui s'applique, la réparation intégrale incombant au fautif. Mais en cas de fautes communes, la responsabilité de chacune des parties est proportionnelle à la gravité de la faute commise. L'action d'abordage est l'action en réparation du dommage causé. C'est une action en Responsabilité Civile .Conformément au droit commun, la charge de la preuve du préjudice subi incombe au demandeur. En matière de plaisance, l'action en abordage devra être portée devant le Tribunal de Grande Instance.

a) Droit Pénal Maritime

Le droit Pénal Maritime est empreint d'un fort particularisme. Si les crimes et les délits de droit commun sont déferés à la Cour d'Assises, les délits intéressant l'ordre à bord et les affaires purement maritimes relèvent d'un tribunal pénal spécial: le Tribunal Maritime Commercial.

Ce tribunal est présidé par un administrateur des affaires maritimes et comprend un juge, un inspecteur de la navigation, un capitaine au long cours retraité et un marin ou un maître d'équipage.

En outre, le droit pénal maritime dispose d'un propre code, le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande (C.D.P.M.M.), qui traite : de l'absence irrégulière et de l'abandon de poste, des infractions touchant la police intérieure du navire et la police de la navigation et des accidents de navigation. Il est applicable aux plaisanciers français ou étrangers, qui sont également justiciables des Tribunaux Maritimes Commerciaux.

En matière de compétence territoriale, l' article 37 al.2 du C.D.P.M.M. donne le choix entre la juridiction du lieu de résidence du prévenu, du lieu où il a été appréhendé, du port d'immatriculation du navire, et du port où il a été conduit.

L'article 20 de la loi du 4 août 1962 rend applicables les articles 78 et 80 à 83 du C.D.P.M.M. aux personnes qui se trouvent sur un navire ou un engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation, la personne dirigeant le navire étant considérée comme étant son capitaine.

Il convient de noter que, contrairement aux plaisanciers ordinaires qui ne se voient appliquer que les articles 78, 80 à 83 du C.D.P.M.M., le convoyeur professionnel, qui embarque du personnel salarié et reçoit un rôle d'équipage, semble devoir respecter la totalité des dispositions du C.D.P.M.M.. En effet, les articles 2 et 87 basent la distinction entre navires de commerce et de plaisance sur la présence ou non à bord de personnel salarié.

Des règles de réparation spécifiques

En matière maritime, des mécanismes de réparation très inhabituels s'appliquent.

a) limitation de responsabilité de l'armateur

Les dispositions sur la limitation de responsabilité prévues par les articles 58 et suivants de la loi du 3 janvier 1967 s'appliquent aux navires de plaisance, en visant indistinctement tous types de navires. Elles sont applicables aux créances contractuelles et délictuelles.

La limitation de responsabilité profite même aux zodiacs, selon la Cour de Rennes., elle bénéficie au propriétaire du navire, à l'affrèteur, au skipper et à tous les préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions (art. 69), et à l'assistant (loi du 22 décembre 1984). Son application au convoyeur ne pose donc pas de difficultés particulières. Dans le cas d'un convoyage fait sans contrat, le convoyeur, dans la mesure où il dirige le navire, sera considéré comme capitaine et pourra probablement bénéficier de la limitation de responsabilité qui, pratiquement, bénéficie à tous les utilisateurs du navire.

L'article 61 al.2 de la loi de 1967 fixe les limites de la responsabilité du propriétaire d'un navire jaugeant moins de 300 tonneaux (cas de la majorité des navires de plaisance) à la moitié de la limite fixée par la Convention de Londres du 19 novembre 1976 pour les navires de moins de 500 tonneaux. Soit 165000 DTS pour les créances pour mort ou pour lésions corporelles et 83500 DTS pour les autres créances.

Mais la limitation de responsabilité, quoique d'application vaste, subit quelques limites: le dol ou la faute inexcusable du propriétaire l'empêchent de limiter sa responsabilité (art.58 al.3 de la loi de 1967).

Si cette disposition s'applique rarement en matière de plaisance (car généralement le plaisancier n'est pas suffisamment qualifié pour avoir eu conscience qu'un dommage résulterait probablement de son acte), tel n'est pas le cas en matière de convoyage professionnel.

Ce sont donc là encore les critères applicables à la marine marchande qui lui seront appliqués, et notamment une conception objective de la faute inexcusable. Ainsi, un armateur qui fait naviguer son navire avec un seul officier de pont au lieu de deux commet une faute inexcusable pour un professionnel.

En l'espèce, le convoyeur qui ne respecterait pas les règles instituées par la circulaire de 1993 quant aux exigences de personnel à bord se verrait en cas de litige très certainement privé de fonds de limitation. C'est pourquoi ces dispositions seront probablement bien respectées.

a) La limitation de responsabilité du transporteur

Un régime spécifique de limitation de responsabilité du transporteur a été instauré par l'article 26 de la loi du 16 juin 1966.

Il limite la responsabilité du transporteur pour les pertes et dommages subis par les marchandises à 666,67 DTS par colis ou unité ou 2 DTS par kilogramme de marchandise.

Si la qualification de contrat de transport était reconnue au contrat de convoyage, on pourrait appliquer ces règles à la limitation de responsabilité du convoyeur. Cela lui serait bien sûr extrêmement favorable, d'autant qu'il ne perdrait son droit à limitation là encore qu'en cas de dol ou de faute inexcusable.

Mais à l'évidence, elles ne correspondent pas du tout à la réalité du contrat de convoyage, et les juges risquent pour cette raison d'écarter la qualification de contrat de transport, si toutefois le cas se présentait à eux.

Table des matières :

I. LE CONTRAT DE CONVOYAGE ET LES OBLIGATIONS EN DECOULANT

A. LE CONTRAT DE CONVOYAGE

1. Les parties et l'équipage
 - a) Les parties
 - b) L'équipage
 - (1) L'engagement de l'équipage
 - (2) Conditions d'emploi
2. La qualification du contrat de convoyage
 - a) La qualification proposée et les autres qualifications possibles
 - b) La solution proposée

B. LES OBLIGATIONS DECOULANT DU CONTRAT DE CONVOYAGE

1. Les obligations des parties
 - a) Le convoyeur
 - b) Le propriétaire
2. La vérification du navire avant le départ

II. LA RESPONSABILITE ISSUE DU CONTRAT DE CONVOYAGE

A. LES REGLES TIREES DU DROIT TERRESTRE

1. Règles de responsabilité civile
 - a) Responsabilité contractuelle
 - b) Responsabilité extra-contractuelle
2. Responsabilité pénale
 - a) Les intervenants au convoyage pénalement sanctionnables
 - b) Les infractions du N.C.P. adaptables au convoyage

B. REGLES PARTICULIERES AU DROIT MARITIME

1. Particularisme des règles d'engagement de responsabilité
 - a) l'abordage
 - b) Droit Pénal Maritime
2. Des règles de réparation spécifiques
 - a) limitation de responsabilité de l'armateur
 - b) La limitation de responsabilité du transporteur